

21世纪海上丝绸之路战略下 互联互通港口枢纽体系的 构建与发展

上海国际航运研究中心

赵楠

2017.03.22

“一带一路”倡议与中国航运互动发展

上海国际航运研究中心 | 组织撰写
真虹 | 主 编

上海浦江教育出版社

目 录

一、引言:服务“一带一路”倡议的中国航运发展构想	1
二、“一带一路”倡议的构想	7
(一)“一带一路”倡议的提出	7
(二)“一带一路”倡议的内涵	8
(三)“一带”与“一路”之间的关系	16
(四)航运在“一带一路”倡议实施中的作用	17
(五)“一带一路”倡议对航运发展的促进作用	19
三、“丝绸之路经济带”与中国港航业的互动发展	21
(一)“丝绸之路经济带”对中国港航业发展的影响	21
(二)“丝绸之路经济带”与中国港航业的互动关系	24
(三)环渤海及连云港港口群在“丝绸之路经济带”中的定位及 主要任务	25
(四)长三角及长江流域港口群在“丝绸之路经济带”中的定位 及主要任务	28
(五)西南港口群在“丝绸之路经济带”中的定位及主要任务	32
(六)“丝绸之路经济带”与中国港航业互动发展中的政府作用	35
四、“21 世纪海上丝绸之路”对中国港航货运量增长的影响	37
(一)“21 世纪海上丝绸之路”沿线国家经贸发展趋势预判	37
(二)“21 世纪海上丝绸之路”对中国海运市场的影响	43
(三)“21 世纪海上丝绸之路”对中国港口货物吞吐量增长的 影响	46

“一带一路”倡议与中国航运互动发展

上海国际航运研究中心 | 组织撰写
真虹 | 主编

上海浦江教育出版社

五、“21 世纪海上丝绸之路”与中国港口业的互动发展	53
(一) “21 世纪海上丝绸之路”对中国港口能力建设的影响	53
(二) 我国沿海港口服务“21 世纪海上丝绸之路”的现状	58
(三) “21 世纪海上丝绸之路”境外沿线港口的发展现状	64
(四) “21 世纪海上丝绸之路”境外沿线港口的合作机会	72
(五) “21 世纪海上丝绸之路”战略下的中国沿海港口功能定位	75
(六) 政府推进“21 世纪海上丝绸之路”港口合作的策略	78
(七) 企业推进“21 世纪海上丝绸之路”沿线港口合作的策略	79
六、“21 世纪海上丝绸之路”与中国航运业的互动发展	83
(一) “21 世纪海上丝绸之路”对中国航运业发展的影响	83
(二) 我国航运企业服务“21 世纪海上丝绸之路”的现状	86
(三) 政府推进“21 世纪海上丝绸之路”航运发展的策略	93
(四) 企业推进“21 世纪海上丝绸之路”航运发展的策略	95
七、“一带一路”倡议与中国现代航运服务业的互动发展	97
(一) “一带一路”对中国现代航运服务业发展的影响	97
(二) 我国现代航运服务业辐射“一带一路”的现状	101
(三) 我国现代航运服务业辐射“一带一路”的方式和重点领域	103
(四) 政府推进现代航运服务业辐射“一带一路”的策略	106
八、借力互联网推进“一带一路”与港航联动发展	108
(一) “一带一路”对港航信息化的影响	108
(二) 港航信息化支撑“一带一路”发展现状	111
(三) 推进“一带一路”与港航信息化联动发展建议	112
九、结语：争当“一带一路”互联互通的先行者	116
参考文献	118

主要内容

I

中国沿海港口枢纽体系构建与发展

2

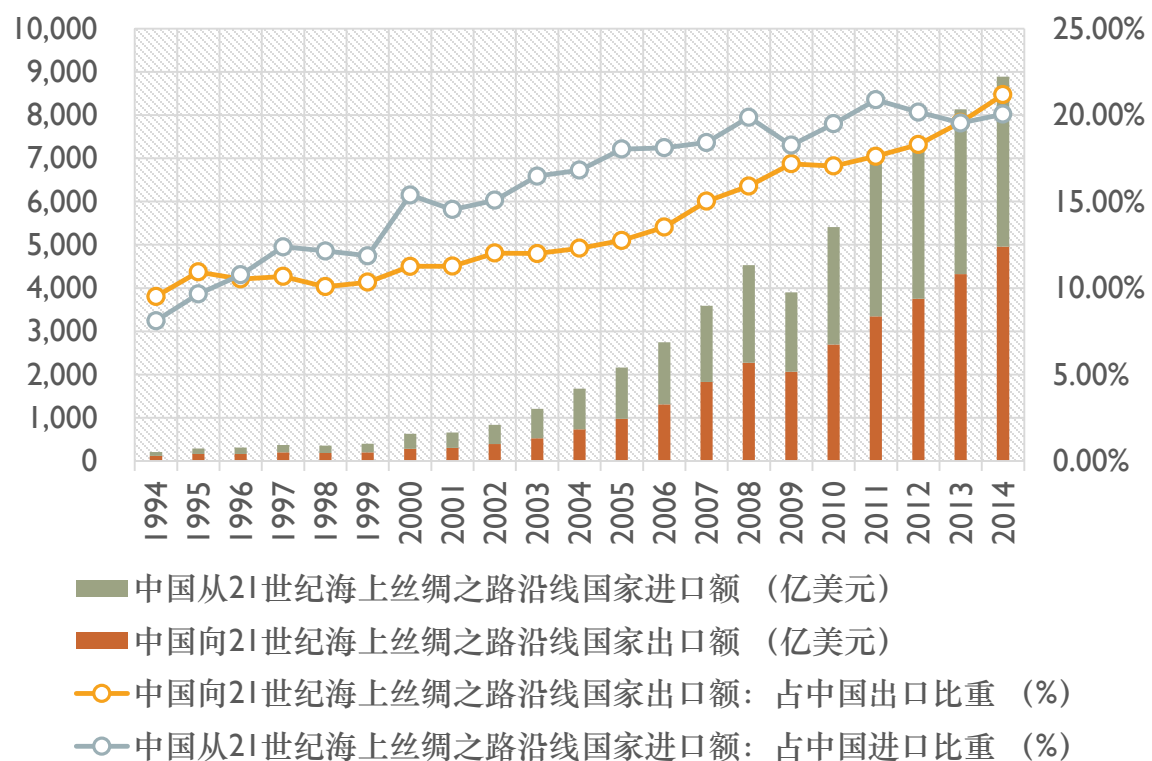
“21世纪海上丝绸之路” 沿线港口发展契机

3

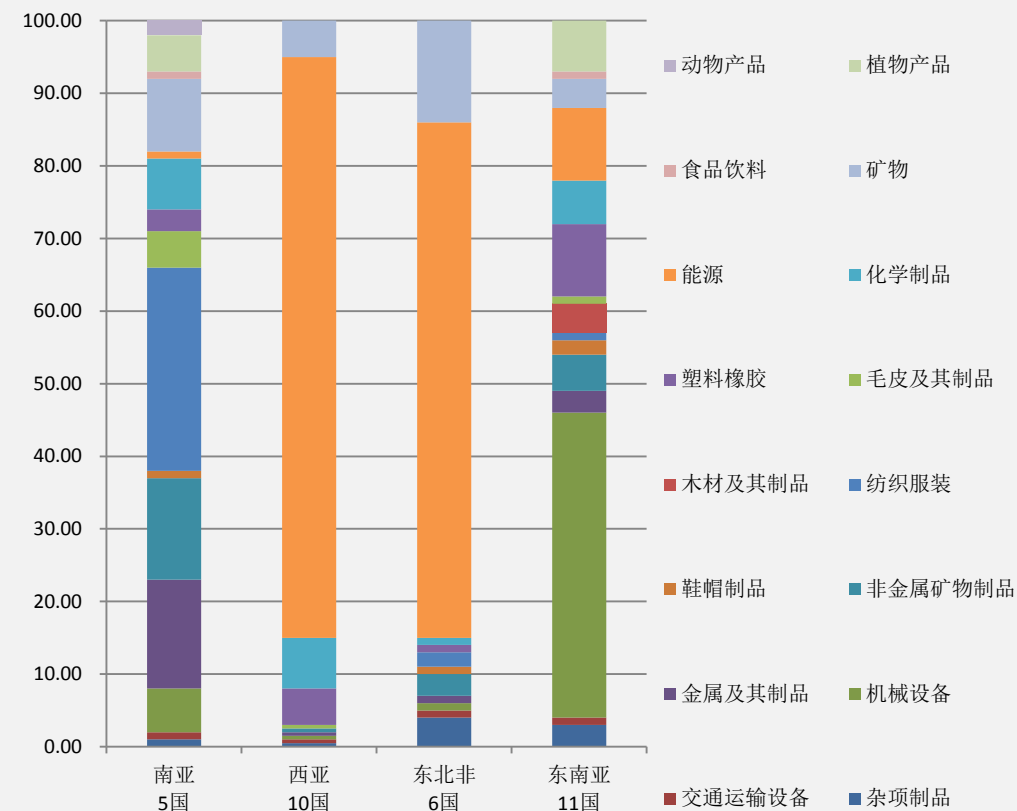
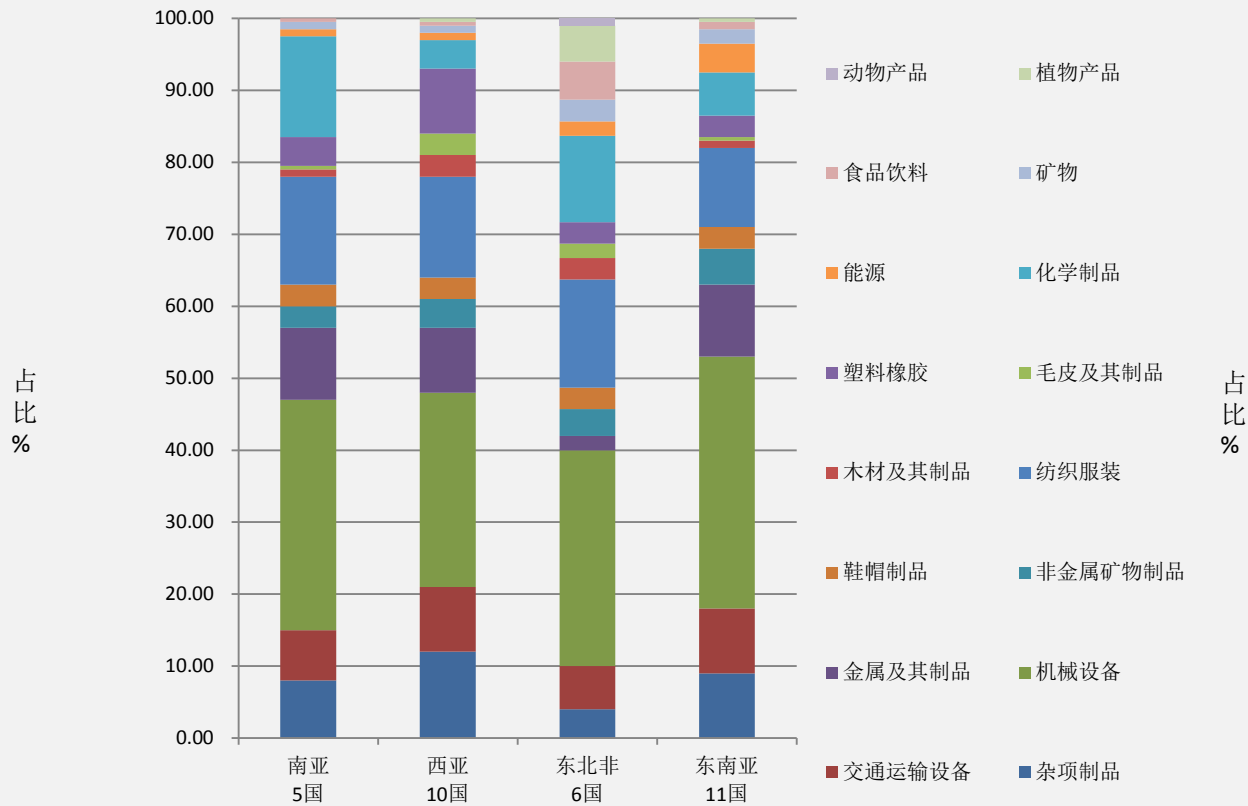
加强 “21世纪海上丝绸之路” 港口合作策略

一、中国沿海港口枢纽体系的构建与发展

1.中国与海丝国家贸易结构

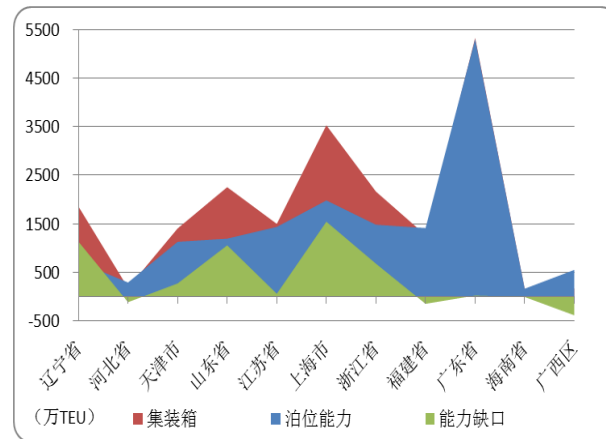


- 东南亚贸易规模显著，依存度极高
- 中国向东南亚和东北费国家的出口额占双边贸易额比重显著
- 中国从西亚10国进口额占双边贸易额的比重显著

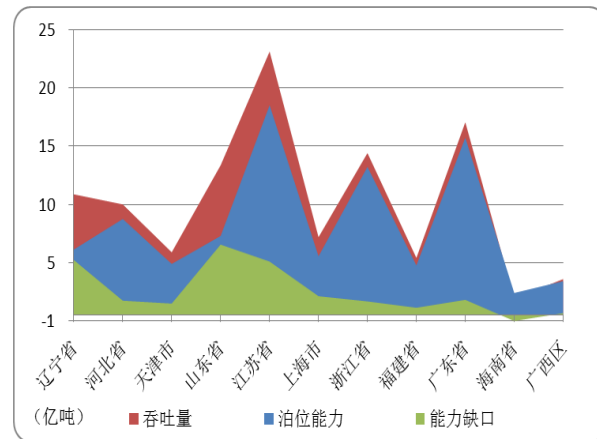


出口：机械设备占比30%以上，纺织服装14%以上
进口：西亚东北非能源进口，东南亚机械设备40%

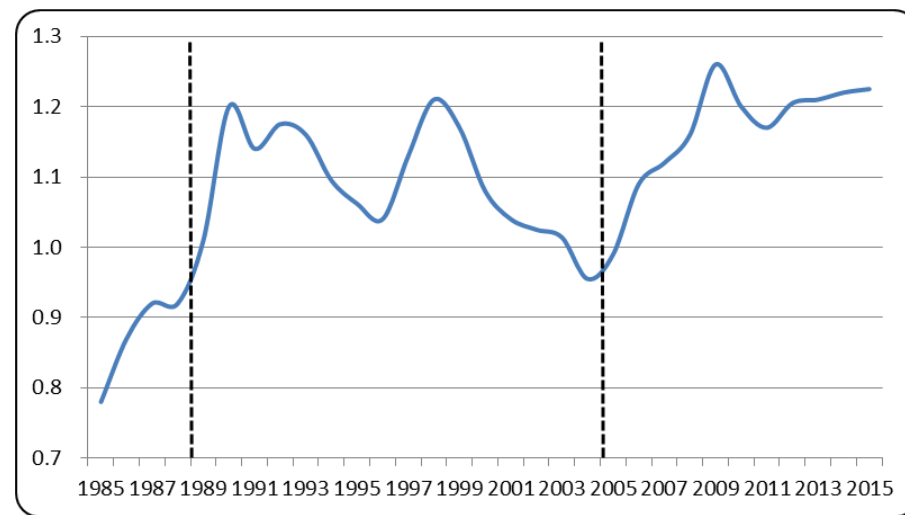
2. 码头通过能力规模



集装箱吞吐能力情况



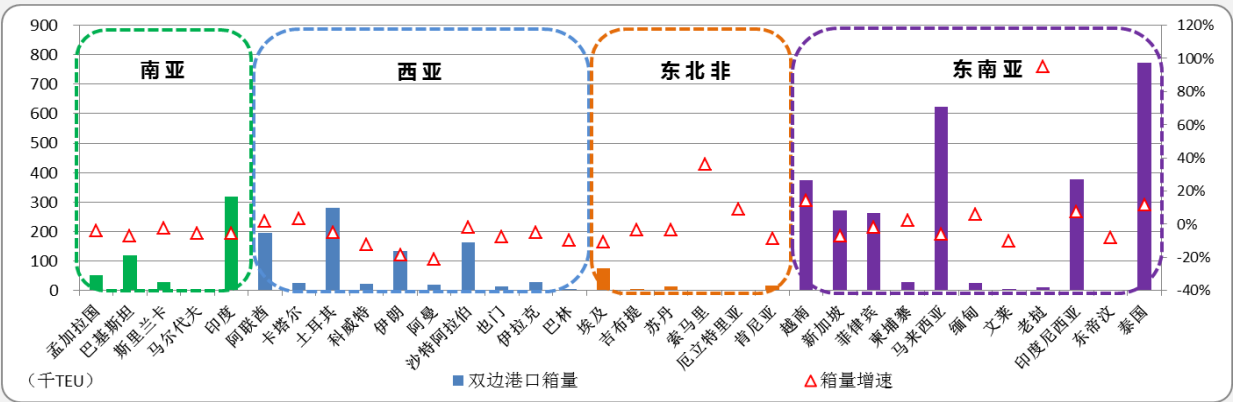
货物吞吐能力情况



沿海港口吞吐能力适应性

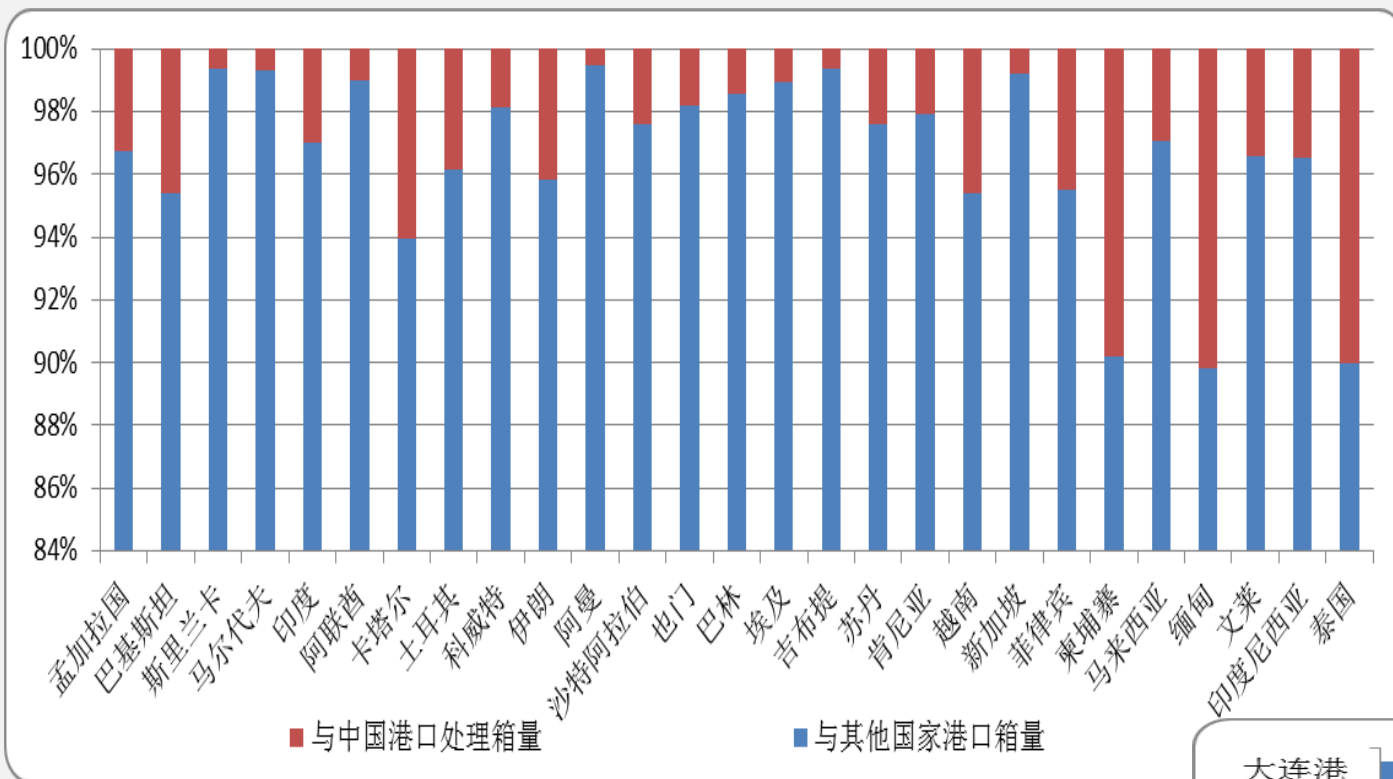
3.与21世纪海上丝绸之路港口箱量规模

年份		2013	2014	2015	2016*
货物吞吐量	吞吐量 (亿吨)	106.5	112	114	118
	同比增长 (%)	8.90%	5.20%	1.90%	3.20%
外贸货物吞吐量	吞吐量 (亿吨)	33.1	35	36.14	37.62
	同比增长 (%)	9.60%	5.70%	3.20%	4.10%
集装箱吞吐量	吞吐量 (亿TEU)	1.89	2	2.12	2.2
	同比增长 (%)	6.80%	5.80%	2.80%	3.70%

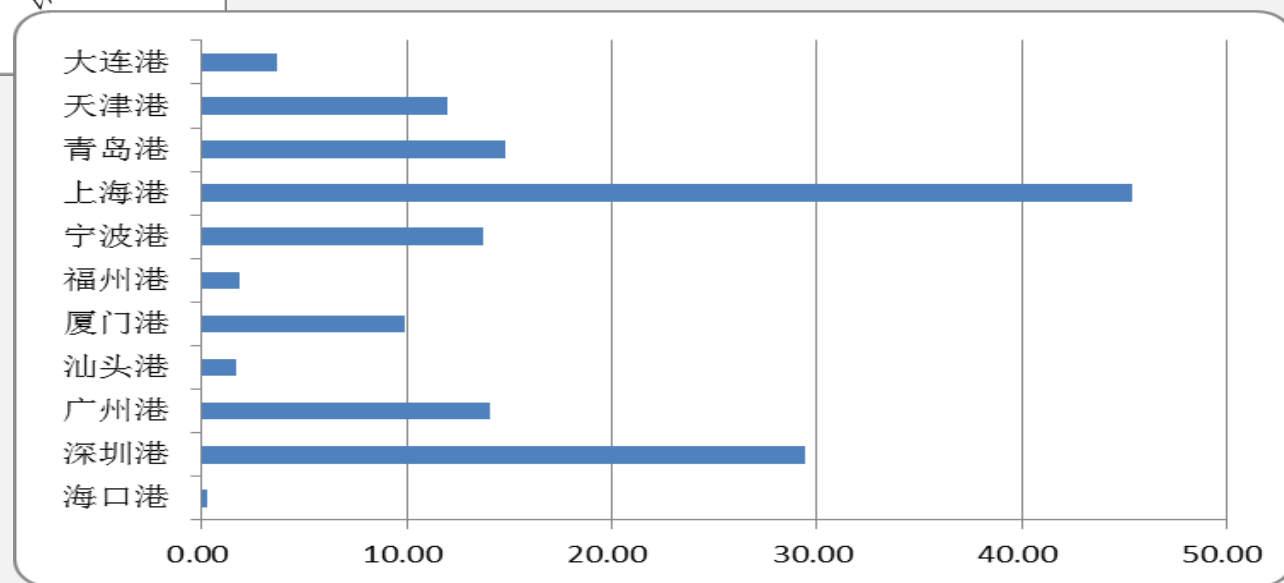


- 1) 中国港口吞吐量规模保持稳步增长。
- 2) 目前中国与21世纪海上丝绸之路沿线国家港口贸易往来的吞吐量约占外贸集装箱吞吐量3.35%。
- 3) 近两年与发展中经济体贸易集装箱量增长势头良好。

前11个月累计值	香港	日本	韩国	新加坡	台湾	美国	欧洲	占国际航线比重
2016年/万TEU	1085	702	648.8	349	232	1809	1939	66.19%
增速	-0.7%	0.9%	2.2%	-2.0%	-2.1%	0.8%	4.6%	
2015年/万TEU	1093	696	635	356	237	1794	1854	66.32%
增速	-3.9%	-4.1%	2.9%	-8.5%	-3.7%	7.9%	-1.9%	
2014年/万TEU	1137	726	617	389	246	1662	1889	68.42%
增速	5.30%	2.10%	2.86%	0.70%	13.60%	3.00%	8.90%	
2013年/万TEU	1080	712	600	386	216	1613	1735	68.89%

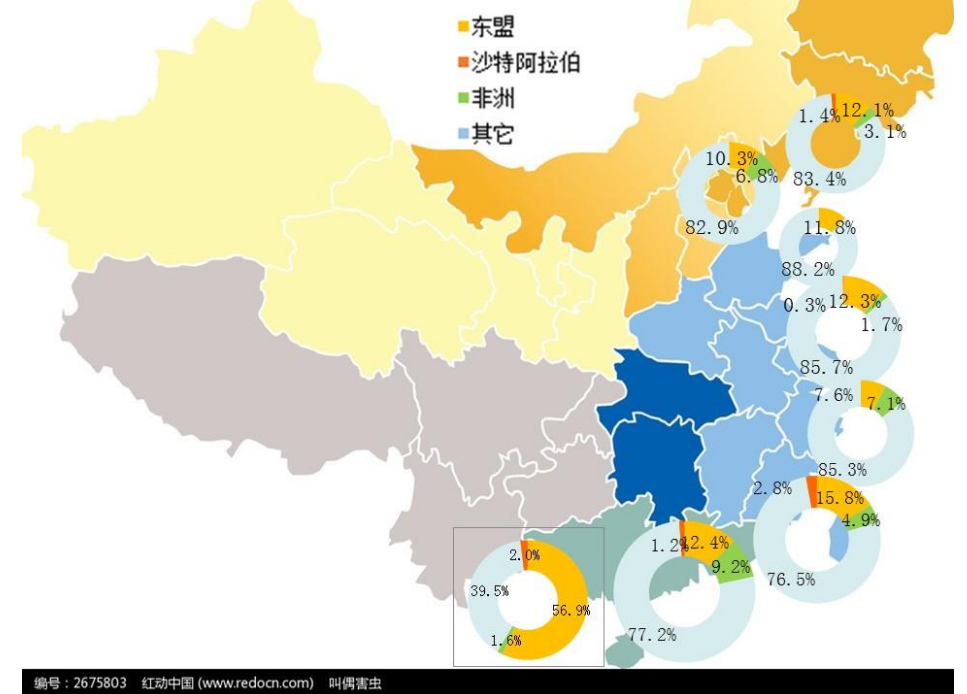


2014年中国沿海港口与海上丝绸之路沿线国家月均箱量(万TEU)



4.沿海港口功能定位

2016年中国沿海港口到东盟、非洲等区域的货物流向比例

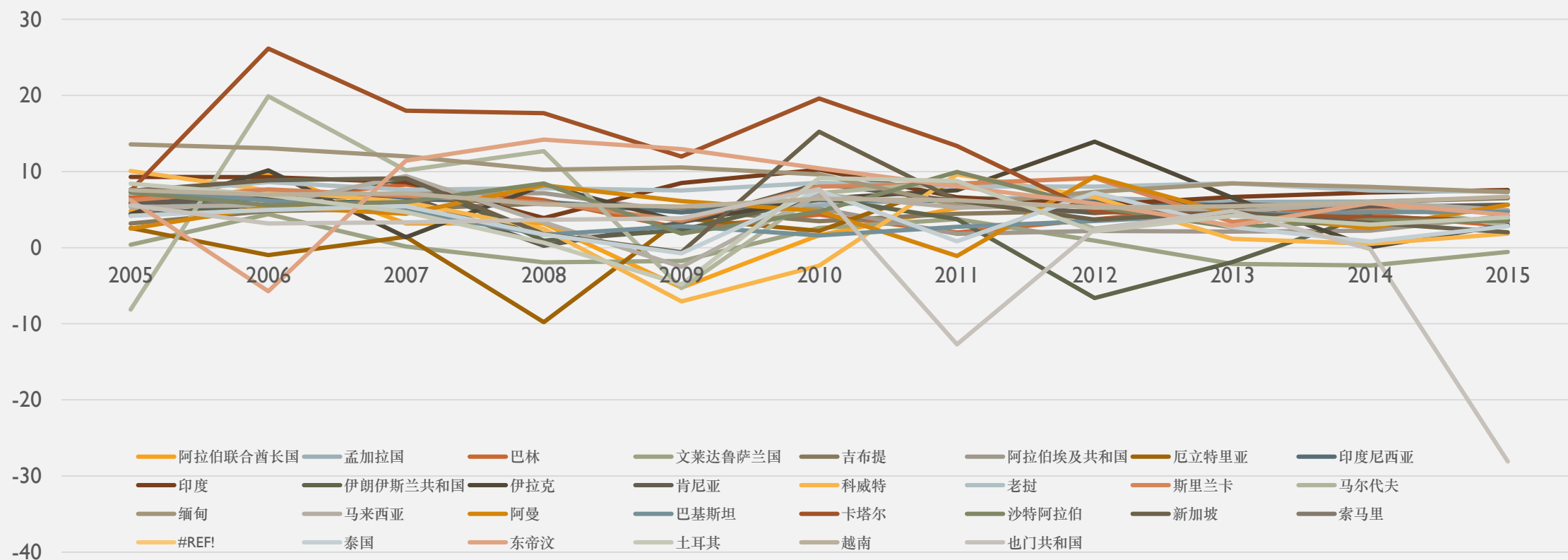


五大港口群在21世纪海上丝绸之路中的战略地位



二、“21世纪海上丝绸之路”沿线 港口发展契机

I. 贸易发展潜力



缅甸、越南、孟加拉、印度GDP增长稳定且维持相对较好的增速

东南亚经济规模较大，
开放程度相对较高；

南亚、东北非商品贸易
额较低；

国家	GDP (亿美元)	GDP增 速	商品 贸易 额 /GDP	国家	GDP (亿美元)	GDP增 速	商品贸 易额 /GDP
东南亚沿线国家		4.5%	102%	西亚沿线国家		2.4%	73%
越南	1862.05	6.0%	161%	阿联酋	4016.47	3.6%	155%
菲律宾	2845.82	6.1%	45%	土耳其	7995.35	2.9%	50%
马来西亚	3269.33	6.0%	136%	伊朗	4153.39	1.5%	34%
文莱	172.57	5.3%	81%	沙特阿拉伯	7462.49	3.5%	69%
印尼	8885.38	5.0%	40%	伊拉克	2205.06	-6.4%	67%
泰国	3738.04	0.7%	122%	卡塔尔	2118.17	6.2%	81%
新加坡	3078.72	2.9%	252%	科威特	1758.27	1.5%	82%
柬埔寨	167.09	7.0%	145%	阿曼	817.97	4.6%	97%
缅甸	643.30	8.5%	51%	也门	359.55	4.2%	60%
老挝	117.72	7.5%	51%	巴林	338.69	4.5%	102%
东帝汶	15.52	6.7%	62%	东北非沿线国家		2.8%	32%
南亚沿线国家		7.1%	37%	埃及	2865.38	2.2%	33%
孟加拉国	1738.19	6.1%	42%	苏丹	738.15	3.1%	20%
斯里兰卡	749.41	7.4%	41%	厄立特里亚	38.58	1.7%	49%
印度	20669.02	7.4%	38%	吉布提	15.82	5.5%	59%
巴基斯坦	2468.76	5.4%	29%	索马里	—	—	—
马尔代夫	30.32	7.6%	77%	肯尼亚	609.37	5.3%	40%

2.港口货物处理能力

国家	港口	泊位 总数	最大 水深	泊位数				规模
				集装 箱	液体 散货	散杂 货	其他 泊位	
新加坡	新加坡港	96	18.0	59		37		亚太最大集装箱中转港
马来西亚	巴生港	53	16.1	24	9	18	2	马来西亚最大集装箱港
印度尼西亚	丹戎不碌港	81	14.0	15	5	8	53	印度尼西亚最大集装箱港
	丹戎佩拉港	17	14.0	6	0	9	2	印度尼西亚最大货运港
泰国	林查班港	18	16.0	11	0	0	7	泰国重要集装箱枢纽港
	曼谷港	38	8.2	8	0	10	20	泰国最大货运港
越南	胡志明港	25	11.2	13	4	5	16	越南最大货运港
菲律宾	马尼拉港	40	14.0	7	0	18	15	菲律宾最大货运港
东帝汶	帝力港	6	9.0	3	1	3	0	东帝汶最大多用途港

东南亚主要港口

国家	港口	泊位 总数	最大 水深	泊位数				规模
				集装箱	液体 散货	散杂 货	其他 泊位	
印度	尼赫鲁港	4	14.0	3	1	0	0	印度最大集装箱港口
	金奈港	26	16.5	7	2	17		印度第二大集装箱港
	加尔各答港	48	14.0	4	9	29	6	印度第三大集装箱港
	坎德拉港	19	10.4	1	6	12	0	印度最大货运港
	孟买港	28	9.2	6	1	3	18	印度重要商港之一
	维沙卡帕港	24	17.0	1	5	3	14	印度重要商港之一
	科钦港	16	22.5	1	7	5	3	印度最佳深水良港
	卡拉奇港	33	12.8	5	3	25	0	巴基斯坦最大商港
巴基斯坦	卡西姆港	12	11.0	3	4	1	4	巴基斯坦第二大商港
斯里兰卡	科伦坡港	14	15.0	13	0	0	1	斯里兰卡最大商港
孟加拉国	吉大港	26	10.0	11	3	6	6	孟加拉国最大商港

南亚主要港口

国家	港口	泊位 总数	最大 水深	泊位数				规模
				集装箱	液体散货	散杂货	其他泊位	
阿联酋	迪拜港	79	17.0	29	11	32	7	西亚最大集装箱港口
	豪尔费坎港	6	16.5	6	0	0	0	阿联酋第二大集装箱港
沙特	吉达港	62	16.0	11	2	29	20	西亚第二大集装箱港
	达曼港	39	16.5	4	2	25	8	沙特第二大商港
	延布港	19	32.0	2	14	2	1	沙特最大石油港
	朱拜勒港	19	15.2	0	8	9	2	沙特第二大石油港
阿曼	苏哈尔港	12	16.0	3	5	2	2	阿曼最大石油港
	苏丹卡布斯港	14	13.0	4	8		2	阿曼最重要商港
土耳其	伊斯坦布尔港	26	14.5	8	0	15	3	土耳其最大商港

西亚主要港口

东北非主要港口

国家	港口	泊位 总数	最大 水深	泊位数				规模
				集装箱	液体散货	散杂货	其他泊位	
埃及	亚历山大港	67	12.8	5	5	35	12	东北非第二大集装箱港
	塞得港	35	14.5	6	3	10	19	东北非最大集装箱港

3.港口吞吐量规模

东南亚港口集装箱吞吐量（万TEU）																
新加坡				马来西亚				泰国				菲律宾				
新加坡		巴生港		丹戎不碌		丹戎佩拉		林查班港		曼谷港		胡志明港		马尼拉港		
吞吐量	增速	吞吐量	增速	吞吐量	增速	吞吐量	增速	吞吐量	增速	吞吐量	增速	吞吐量	增速	吞吐量	增速	吞吐量
2013	3,257.87		1,035.04		547.00		302.00		597.40		150.50		596.00		377.00	
2014	3,386.93	4.0%	1,094.58	5.8%	590.00	7.9%	310.58	2.8%	645.80	8.1%	155.90	3.6%	536.89	-9.9%	381.04	1.1%
2015	3,092.23	-8.7%	1,188.67	8.6%	520.11	-11.8%	312.07	0.5%	682.13	5.6%	151.90	-2.6%	578.81	7.8%	397.57	4.3%
2016	3,090.36	-0.1%							659.41	-3.3%	149.80	-1.4%			442.74	11.4%

南亚港口集装箱吞吐量（万TEU）

	尼赫鲁港		印度 金奈港		加尔各答		巴基斯坦 卡拉奇港		卡西姆港		斯里兰卡 科伦坡港		孟加拉 吉大港	
	吞吐量	增速	吞吐量	增速	吞吐量	增速	吞吐量	增速	吞吐量	增速	吞吐量	增速	吞吐量	增速
2013	416.20		146.80		56.20				85.40		431.00		1,625.51	
2014	445.00	6.9%	155.20	5.7%	63.00	12.1%	172.40		97.10	13.7%	490.79	13.9%	186.71	-88.5%
2015	448.00	0.7%	156.51	0.8%	66.29	5.2%	195.60	13.5%	112.40	15.8%	518.55	5.7%	202.42	8.4%

西亚港口集装箱吞吐量（万TEU）

	阿联酋				沙特阿拉伯				土耳其	
	迪拜港		豪尔费坎港		吉达港		达曼港		伊斯坦布尔港	
	吞吐量	增速	吞吐量	增速	吞吐量	增速	吞吐量	增速	吞吐量	增速
2013	1,363.18				456.14		165.93		376.92	
2014	1,524.04	11.8%	380.00		411.96	-9.7%	165.93	0.0%	315.00	-16.4%
2015	1,558.48	2.3%	414.20	9.0%	418.82	1.7%	195.44	17.8%		

东北非港口集装箱吞吐量（万TEU）

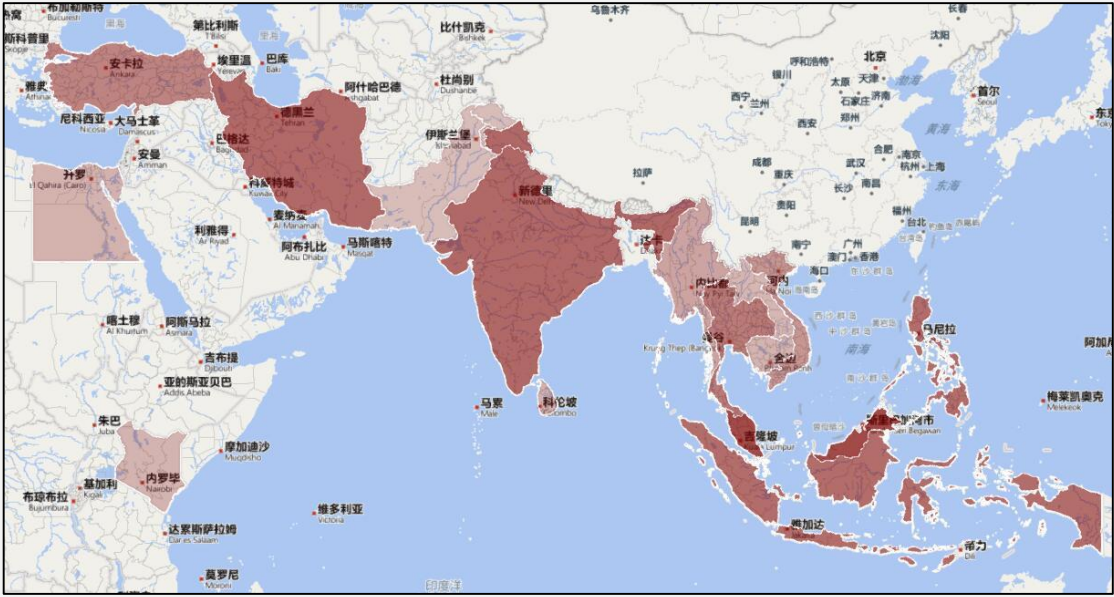
	埃及				苏丹港	
	亚历山大港		塞得港		苏丹港	
	吞吐量	增速	吞吐量	增速	吞吐量	增速
2013	156.71		312.00		44.75	
2014	167.80	7.1%	395.90	26.9%	43.44	-2.9%
2015	168.83	0.6%	385.00	-2.8%	48.22	11.0%

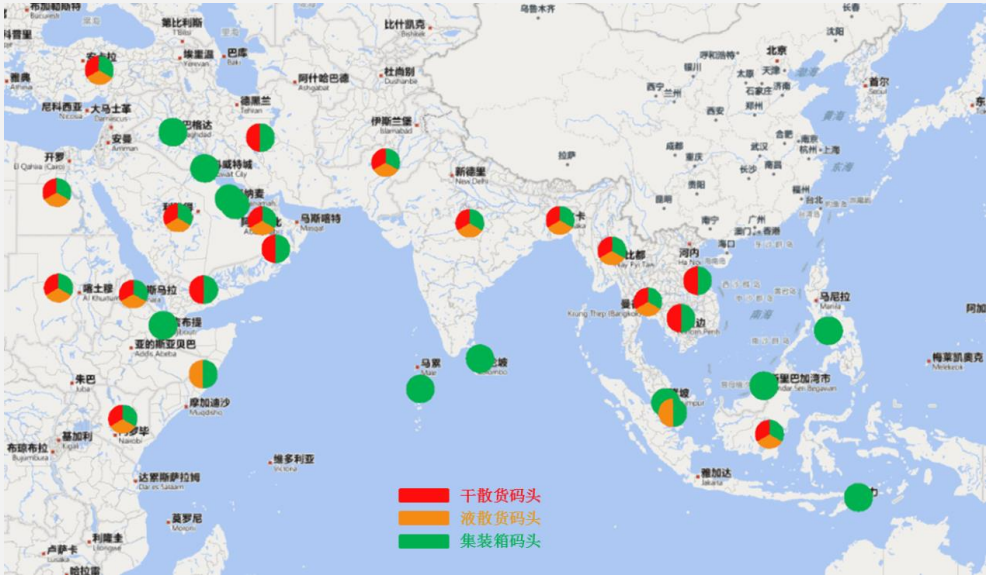
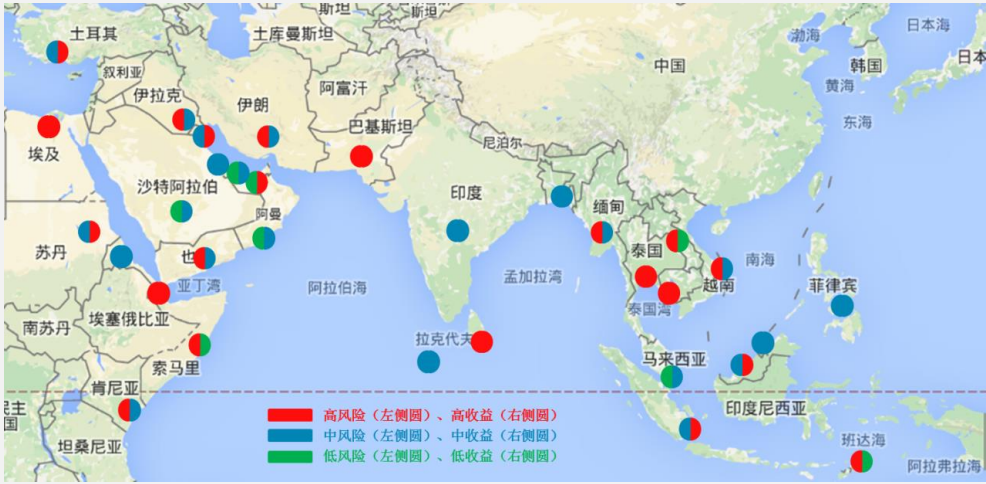
总结

- 东南亚港口吞吐规模大，枢纽港竞争激烈
- 新加坡、马来西亚竞争激烈，市场成熟，菲律宾市场需求相对稳定
- 南亚、西亚港口成长性较好，但阿联酋国家港口多数由DP World经营，进入难度较大
- 东北非港口规模小，市场潜力巨大，业务成长性好

4.地区投资风险评估

地区	国家	政治风险	经济风险	财政金融	债务违约
东南亚	新加坡	96.7	93.0	63.3	99.0
	印度尼西亚	44.3	76.0	78.0	63.3
	马来西亚	71.0	86.7	62.7	67.7
	泰国	32.3	79.3	68.7	70.0
	老挝	22.0	62.3	67.3	52.3
	菲律宾	46.0	74.7	66.7	73.3
	柬埔寨	15.0	64.0	66.7	61.0
	越南	35.0	65.7	64.7	63.3
	缅甸	19.3	63.3	64.7	71.0
南亚	印度	63.0	71.3	62.7	67.7
	巴基斯坦	18.3	63.7	58.7	59.0
	斯里兰卡	28.7	71.7	50.7	57.7
西亚	伊朗	10.7	71.7	87.3	94.3
	土耳其	38.7	78.3	72.0	54.3
东北非	埃及	25.3	70.7	42.0	69.0
	肯尼亚	18.7	60.3	66.7	61.0

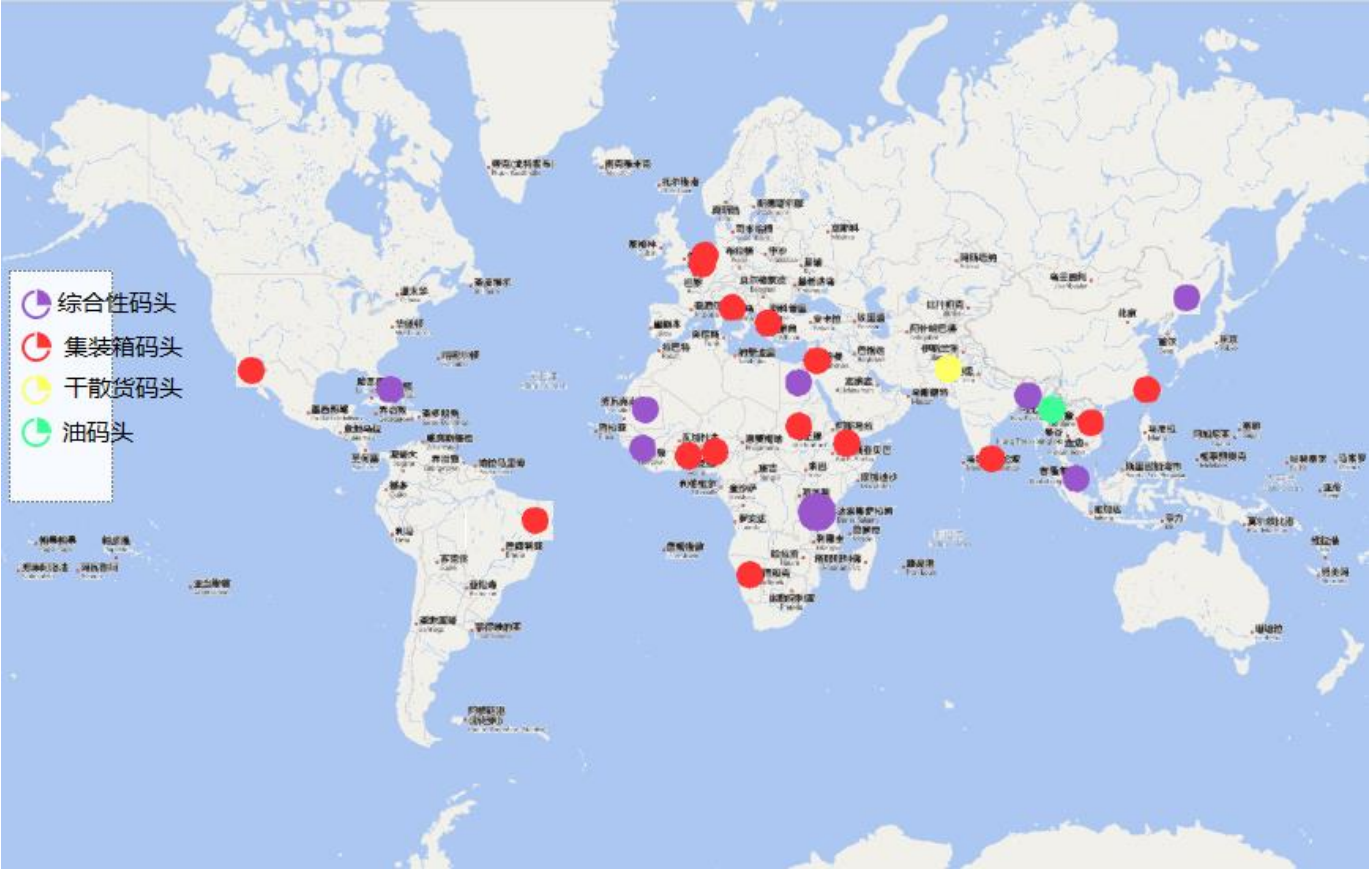




投资策略选择

从投资区域看，在东南亚地区以新加坡、马来西亚、印度尼西亚港口投资回报高于风险层级，新加坡以低风险、中回报最适宜稳健型投资者，而马来西亚与印度尼西亚虽具有较高的回报预期，但同样投资与经营风险也略高于新加坡南亚地区港口风险与收益均相对平衡；西亚地区阿联酋、土耳其、沙特阿拉伯、阿曼、卡塔尔、科威特都较适宜投资，但其风险与收益程度仍需按投资者偏好进行选择；除此以外，东北非地区以苏丹等国具有一定投资价值。

从港口投资类型看，大部分地区都适宜优先进行从事商品贸易的集装箱码头建设，且有利于提振双边消费市场，进一步促进经济发展，推动合作迈向深水区；同时，东南亚地区的越南、印度尼西亚、柬埔寨、缅甸，南亚地区的印度、巴基斯坦，西亚地区的土耳其、沙特阿拉伯，以及东北非地区的埃及、苏丹等国建设需求依然较大，大宗干散货码头的建设值得青睐（图5-22）；相对地，原油等液体散货码头随着油价持续下行，国际需求不断扩张，沿线国家对油品码头的需求也日益提升。



三、加强“21世纪海上丝绸之路” 港口合作策略

1.企业策略

- 1.提升港口企业国际化能力和水平
- 企业内部管理运营架构国际化、企业人才国际化
- 2.稳步推进海上丝绸之路沿线港口项目投资
- 加强与商务部、投行合作，寻找投资契机
- 结盟组团“走出去”，分担投资风险（船公司）
- 探索与港口承建企业合作，实现港口建设运营协同“走出去”
- 深化与当地企业合作，实现投资可持续
- 探索与货主企业合作，布局战略资源通道
- 依托中国制造产业海外布局，审慎选择投资区域
- 逐步构建国际化物流网络，实现企业转型升级发展
- 3.充分利用国际投融资平台



2.政府措施

- 1.加强政府服务支持体系建设
 - (1) 探索建立海外港口投资“高层推介小组”。
 - (2) 搭建海外港口投资信息发布平台。
- 2、完善港口企业“走出去”的保障制度
 - (1) 重点构建完善的港口企业“走出去”金融支持机制。
 - (2) 解锁港口企业“走出去”面临的制度桎梏。
- 3、促进跨区域通关便利化模式，构建海上丝绸之路通关一体化的体系

谢谢！

赵楠

上海国际航运研究中心港口研究室

rockyzhao1986@163.com